

QUESTIONE GIUSTIZIA

md
MAGISTRATURA DEMOCRATICA

Diritti senza confini



Lo stato di emergenza sanitaria e la chiusura dei porti: sommersi e salvati

di Alessandra

ordinario di diritto costituzionale, Università di Torino

Algotino

L'emergenza sanitaria non deve comportare un arroccamento nazionalista, essere l'occasione, una volta di più, per discriminare nella tutela dei diritti umani, rendendo mera retorica i diritti universali o tramutandoli in privilegi del cittadino, veicolando l'idea che alcuni siano "più meritevoli", "più umani", di altri

21 aprile 2020

1. Ritorna la chiusura dei porti: il decreto interministeriale n. 150 del 7 aprile 2020

Il 7 aprile 2020 un decreto interministeriale, adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, il Ministro dell'interno e il Ministro della salute^[1], dispone che «per l'intero periodo di durata dell'emergenza sanitaria nazionale derivante dalla diffusione del virus COVID-19, i porti italiani non assicurano i necessari requisiti per la classificazione e definizione di *Place of Safety* ("luogo sicuro"), in virtù di quanto previsto dalla Convenzione di Amburgo, sulla ricerca e salvataggio marittimo, per i casi di soccorso effettuati da parte di unità navali battenti bandiera straniera al di fuori dell'area SAR italiana» (art. 1).

La disposizione è preceduta da un generico riferimento alla Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali del 1950 e alla Convenzione di Ginevra relativa allo status dei rifugiati del 1951^[2], nonché da un puntuale rinvio alle norme in materia di diritto marittimo che concernono le limitazioni e il divieto di transito e sosta delle navi^[3], un richiamo (senza ulteriori specificazioni) alla legislazione in materia sanitaria e un elenco (non sempre pertinente) della normazione di emergenza adottata in relazione al Covid-19.

Sin dai "Visto" che precedono la norma, si può osservare come i diritti che *devono* essere riconosciuti ai naufraghi siano liquidati con un generico riferimento al catalogo del Consiglio d'Europa in tema di diritti e al diritto internazionale concernente il rifugio, senza alcuna considerazione specifica in relazione ai singoli diritti e senza alcun richiamo ai diritti sanciti dalla Costituzione, mentre il diritto relativo al soccorso in mare compare solo attraverso il riferimento alle linee guida sulle persone soccorse in mare adottate dal Comitato Marittimo per la Sicurezza.

Nello specifico quindi la misura è giustificata in relazione alla salvaguardia della «funzionalità delle strutture nazionali sanitarie, logistiche e di sicurezza dedicate al contenimento della diffusione del contagio e di assistenza e cura ai pazienti Covid-19»: «in considerazione della situazione di emergenza connessa alla diffusione del coronavirus e dell'attuale situazione di criticità dei servizi sanitari regionali e all'impegno straordinario

svolto dai medici e da tutto il personale sanitario per l'assistenza ai pazienti Covid-19, non risulta allo stato possibile assicurare sul territorio italiano la disponibilità di [tali] luoghi sicuri». Segue un richiamo specifico anche «al consistente impegno» delle forze di polizia in relazione alla gestione dell'emergenza sanitaria.

Lungi dall'abrogare, e finanche dal modificare, i decreti sicurezza di salviniana memoria^[4], si persevera, in nome dell'emergenza, in una politica disumana, contraria al nucleo essenziale del diritto internazionale e a principi e norme della Costituzione: la chiusura dei porti^[5].

Ora, in primo luogo, una considerazione di fatto: possono 149 naufraghi, nel caso della nave Alan Kurdi della ONG Sea Eye, ma anche fossero centinaia, addirittura compromettere la funzionalità del servizio sanitario? O porre – ritorna il *topos* del migrante come problema di sicurezza pubblica – una questione di ordine pubblico ingestibile?

A parte la considerazione che il servizio sanitario è compromesso da anni di tagli di spesa^[6] e dal processo di regionalizzazione e aziendalizzazione, i cui effetti non possono ricadere sul diritto alla vita, alla salute e sul divieto di trattamenti inumani e degradanti dei migranti, anche se si trattasse – come non è – di persone tutte positive al virus, è evidente che non è a rischio la tenuta del sistema sanitario del Paese, mentre dalla mancata assegnazione di un porto sicuro discende un'immediata lesione del diritto alla salute (e non solo) del naufrago.

È paradossale – un paradosso tragico e inaccettabile – che la considerazione secondo la quale «alle persone eventualmente soccorse, tra le quali non può escludersi la presenza di casi di contagio di Covid-19, deve essere assicurata l'assenza di minaccia per la propria vita, il soddisfacimento delle necessità primarie e l'accesso a servizi fondamentali sotto il profilo sanitario, logistico e trasportistico», sia utilizzata per negare quel porto sicuro che garantisce l'assenza di minaccia per la vita e il soddisfacimento delle necessità primarie.

Pare inoltre intrinsecamente irragionevole la distinzione operata sulla base dello stato di bandiera della nave che ha operato il soccorso, a fronte della necessità di garantire diritti universali e il dovere inderogabile di soccorso, che non conoscono – non *dovrebbero* conoscere – nazionalità.

2. La chiusura dei porti viola diritti fondamentali

Il diritto alla salute è un diritto fondamentale dell'«individuo» (art. 32 Cost.), anche del naufrago che ha diritto ad un porto sicuro.

Il diritto ad un porto sicuro è condizione necessaria per la tutela di diritti fondamentali e riconosciuti in capo a ciascuna persona umana quali il diritto alla vita, il divieto di trattamenti inumani o degradanti (quando non di tortura)[\[7\]](#), il diritto di asilo[\[8\]](#), quando non la libertà personale[\[9\]](#).

Le condizioni a bordo delle navi condannate a stare in mare per giorni configurano trattamenti inumani o degradanti[\[10\]](#), di cui è responsabile chi dispone la chiusura dei porti[\[11\]](#).

Il trattamento inumano o degradante consiste nelle condizioni in cui si svolge la forzata permanenza in mare (mancanza di spazi, di servizi igienici, di acqua) ed è quindi aggravato dalle condizioni personali di molti migranti, persone vulnerabili e che «hanno subito traumi importanti»: «in molti hanno subito torture o violenze sessuali in Libia» e «l'attesa dello sbarco, consumata in uno spazio confinato in mezzo al mare non può che peggiorare le loro condizioni»[\[12\]](#).

Nel decreto che il 20 agosto 2019 sblocca la vicenda della nave Open Arms, da 19 giorni costretta in mare, si legge di un «evidente sovraffollamento della nave» e di «pessime condizioni» («i migranti occupavano interamente il ponte della nave adagiati sul pavimento, avevano a disposizione due soli bagni alla turca...») e di «uno stato di esasperazione in capo ai soggetti rimasti per diversi giorni a bordo..., che ha determinato situazioni sanitarie assai critiche (sul piano fisico e/o psichico dei soggetti interessati)»[\[13\]](#).

In precedenza, sempre in relazione alla nave Open Arms, nel ricorso per l'annullamento del provvedimento dell'1 agosto 2019 (reso dal Ministro dell'Interno, di concerto con il Ministro della Difesa e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), con cui era stato disposto il divieto di ingresso, transito e sosta della nave nel mare territoriale nazionale, il TAR Lazio

aveva già rilevato, quanto al *periculum in mora*, come la documentazione prodotta (*medical report*, relazione psicologica, dichiarazione capo missione) prospettasse una «situazione di eccezionale gravità ed urgenza», «tale da giustificare la concessione... della richiesta tutela cautelare monocratica, al fine di consentire l'ingresso della nave Open Arms in acque territoriali italiane»[\[14\]](#).

Il blocco delle navi ha dato luogo nel recente passato a numerose prese di posizione dei garanti dei diritti, dai giudici ordinari al Garante nazionale dei diritti delle persone detenute o private della libertà personale e all'Autorità garante per l'infanzia e l'adolescenza, dall'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati (UNHCR) alla Corte europea dei diritti dell'uomo[\[15\]](#).

Chiudere i porti viola il divieto di tortura, *quantomeno* come divieto di trattamento inumano o degradante, sia in relazione alle condizioni del forzato soggiorno, per non dire *tout court* “detenzione”, sulle navi, sia in relazione alla violazione del dovere di soccorso (volto a tutelare la vita, così come le condizioni, mediche e psicologiche, delle persone salvate in mare); con la possibilità di ipotizzare altresì la commissione del reato di tortura di cui all'art. 613 bis del codice penale[\[16\]](#).

Il dovere inderogabile di soccorso è sancito dall'ordinamento giuridico italiano e dalle norme internazionali che esso incorpora[\[17\]](#), costituisce espressione del dovere di solidarietà di cui all'art. 2 della Costituzione e strumento per la garanzia di diritti universali, *in primis* il diritto alla vita.

Esso, come ha rilevato il Tribunale di Agrigento (Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari)[\[18\]](#), nell'ordinanza nel procedimento contro Carola Rackete[\[19\]](#), «non si esaurisce nella mera presa a bordo dei naufraghi, ma nella loro conduzione fino al... porto sicuro»[\[20\]](#). Il punto è ribadito dalla Corte di Cassazione, nell'ambito del medesimo procedimento: «né si potrebbe ritenere, come argomenta il ricorrente, che l'attività di salvataggio dei naufraghi si fosse esaurita con il loro recupero a bordo della nave. L'obbligo di prestare soccorso dettato dalla convenzione internazionale SAR di Amburgo, non si esaurisce nell'atto di sottrarre i naufraghi al pericolo di perdersi in mare, ma comporta l'obbligo accessorio e conseguente di sbarcarli in un luogo sicuro (c.d. “place of

safety”))»[21]. Quanto a quest’ultimo – precisa la Corte di Cassazione – «non può quindi essere qualificato “luogo sicuro”, per evidente mancanza di tale presupposto, una nave in mare che, oltre ad essere in balia degli eventi metereologici avversi, non consente il rispetto dei diritti fondamentali delle persone soccorse. Né può considerarsi compiuto il dovere di soccorso con il salvataggio dei naufraghi sulla nave e con la loro permanenza su di essa, poiché tali persone hanno diritto a presentare domanda di protezione internazionale secondo la Convenzione di Ginevra del 1951, operazione che non può certo essere effettuata sulla nave»[22].

L’obbligo di salvataggio delle vite in mare, che si conclude con lo sbarco in un porto sicuro, costituisce un dovere degli Stati che prevale sulle direttive ministeriali in tema di porti chiusi[23], così come non può essere limitato da un decreto interministeriale, come quello adottato il 7 aprile 2020[24]; resta, peraltro, che, anche se, invece che con un decreto, la chiusura dei porti fosse stata disposta con una fonte primaria, essa, in quanto incidente su diritti garantiti dalla Costituzione e dal diritto internazionale dei diritti umani (*ex artt. 10, c. 1, e 117, c. 1, Cost.*), incontrerebbe comunque un confine invalicabile nel principio di centralità della persona e dei suoi diritti, nel principio di solidarietà e, nello specifico, nella considerazione che alcuni diritti universali (come il diritto alla vita o il divieto di tortura) non possono essere oggetto di bilanciamenti o limitazioni.

3. Dei limiti dello stato di emergenza sanitaria

Ad interpretazioni che ricercano nelle maglie delle norme l’appoggio giuridico – il cavillo giuridico – per supportare il divieto di sbarco con il riferimento allo stato di emergenza, chiamando in causa, con un’interpretazione estensiva, le eccezioni contemplate dal diritto del mare, si oppone la forza di una Costituzione incardinata attorno al principio di centralità della persona e di solidarietà, di diritti inviolabili, di norme internazionali (appartenenti al nucleo di *ius cogens*) che riconoscono diritti alla persona umana.

Il restringimento dei diritti di tutti – dei cittadini così come della nuda persona umana – nel nome del diritto alla salute, al quale assistiamo con lo stato di emergenza sanitaria, non è senza limiti; oltre ad essere legato ad una correlazione necessaria con lo stato di fatto che l’ha originato ed essere temporaneo, è soggetto, nel bilanciamento del diritto alla salute con gli altri diritti, a proporzionalità e ragionevolezza.

Non è proporzionale e ragionevole, nel caso di specie, negare il diritto ad un porto sicuro.

Non lo è in quanto espone i naufraghi a violazioni di diritti fondamentali ed universali, dal diritto alla vita al divieto di trattamenti inumani e degradanti: diritti che non possono entrare in gioco se pur in un bilanciamento con il diritto alla salute (inteso, peraltro, “in senso nazionalista”).

Quanto al diritto alla salute, come osservato *ante*, deve essere garantito anche a chi ha diritto ad un porto sicuro. Ciò significa che in presenza di uno stato di pandemia ed emergenza sanitaria, a prescindere dal fatto che non è per nulla certo che le persone salvate siano positive al Covid-19, l’azione conseguente dovrebbe consistere nella predisposizione di accertamenti sanitari e, in caso, nell’adozione di provvedimenti di quarantena, in luogo sicuro, per salvaguardare la salute di tutti, *in primis* di coloro che sono stati soccorsi[25]. La considerazione, anche a fronte della necessità di adottare misure sanitarie di quarantena, del rischio di collasso del sistema sanitario o dell’ordine pubblico, non è, come argomentato *supra*, ragionevole.

Nelle more della pubblicazione del presente scritto, è stato adottato, il 12 aprile 2020, un decreto del Capo Dipartimento della Protezione Civile, il quale, «con riferimento alle persone soccorse in mare e per le quali non è possibile indicare il “*Place of Safety*” (luogo sicuro)» prevede che «il soggetto attuatore, nel rispetto dei protocolli condivisi con il Ministero della salute, può utilizzare navi per lo svolgimento del periodo di sorveglianza sanitaria»[26].

A parte l’intreccio di fonti, fra le quali è difficile individuare una precisa gerarchia e, in ogni caso, secondarie, il decreto, pur “sbloccando” parzialmente la situazione (nello specifico, della nave Alan Kurdi), muove dal presupposto che sia impossibile indicare il luogo sicuro (presupposto, che, come qui si argomenta, è illegittimo): perché non indicare un porto sicuro e, in caso di necessità di un periodo di quarantena, provvedere in tal senso? Resta, inoltre, nell’incertezza il futuro delle persone soccorse una volta terminato il «periodo di sorveglianza sanitaria».

Vi sono due approcci ben distinti: da un lato, sta l'adozione di misure eccezionali strettamente proporzionali e correlate alle necessità connesse all'epidemia (evitare diffusioni del virus e tutelare le persone soccorse dal contagio); dall'altro, una indebita compressione di diritti, che *devono*, se pur con modalità rapportate allo stato di emergenza sanitaria, essere garantiti. Il primo approccio è legittimo, il secondo no.

Nel nome del diritto alla salute di una persona non può essere sacrificato il diritto alla salute, o il divieto di trattamenti inumani o degradanti, quando non il diritto alla vita, di un'altra (e se scelte tragiche si dovessero porre, non è certo la nazionalità della persona o la bandiera della nave un criterio legittimo).

L'emergenza sanitaria non deve comportare un arroccamento nazionalista, essere l'occasione, una volta di più, per discriminare nella tutela dei diritti umani, rendendo mera retorica i diritti universali o tramutandoli in privilegi del cittadino, veicolando l'idea che alcuni siano "più meritevoli", "più umani", di altri.

[1] Decreto R.0000150 del 7 aprile 2020.

[2] Convenzioni che – come è stato osservato – «sono violate dal provvedimento e non certo ne costituiscono una premessa logica o legale» (F. Vassallo Paleologo, *Il governo inasprisce il decreto sicurezza bis di Salvini e criminalizza il soccorso umanitario*, in Associazione Diritti e Frontiere – ADIF, www.a-dif.org, 8 aprile 2020).

[3] Art. 83 del Codice della navigazione e art. 19 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (c.d. convenzione di Montego Bay), che, al par. 2, annovera i casi in cui il «passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero».

[4] Decreto legge 4 ottobre 2018, n. 113, convertito con la legge 1 dicembre 2018, n. 132, e decreto legge 14 giugno 2019, convertito con la legge 8 agosto 2019, n. 77.

[5] Negli ultimi anni, fra le navi costrette in mare, si possono ricordare il caso della nave Aquarius (giugno 2018), in navigazione nel Mediterraneo senza porto per giorni; della nave Diciotti della Guardia costiera italiana bloccata nel porto di Catania con 177 migranti a bordo (agosto 2018); delle navi Sea Watch 3 e Sea Eye, costrette in mare per, rispettivamente, 20 e 13 giorni fra dicembre 2018 e gennaio 2019. Nell'estate del 2019, con l'entrata in vigore del "decreto sicurezza bis" (decreto legge 14 giugno 2019, n. 53), convertito nel corso dell'estate in legge (legge 8 agosto 2019, n. 77), sono state quindi bloccate numerose navi, alle quali venne notificato il divieto di ingresso, transito o sosta in acque territoriali italiane, oltre a venire colpite dalle pesanti sanzioni introdotte dal decreto legge e inasprite dalla legge di conversione. Nel giugno 2019 è stata nuovamente bloccata in mare per 17 giorni la Sea Watch 3; nel luglio 2019, il veliero Alex della ONG Mediterranea Saving Humans restò senza autorizzazione allo sbarco per giorni; nell'agosto 2019, la nave Ocean Viking, gestita da Sos Mediterranée e Medici senza frontiere, fu costretta in mare tra Malta e Lampedusa con 356 persone a bordo per 13 giorni, mentre la Open Arms rimase senza porto con oltre 100 persone a bordo per 19 giorni, la Eleonore della ONG Lifeline, trascorsi 8 giorni di attesa, forzò il divieto di ingresso nelle acque territoriali e di approdo e la nave Mare Jonio, dopo giorni in mare, fu colpita dalle sanzioni del decreto.

[6] Da ultimo, cfr. A. Cauduro, P. Liberati, *Sull'emergenza (annunciata) del Servizio sanitario nazionale*, in *Giustizia insieme*, Diritto dell'emergenza Covid 19, n. 954 - 28 marzo 2020 (www.giustiziainsieme.it).

[7] Sul punto, ci si permette di rinviare a A. Algostino, *Delocalizzazione della tortura e "tortura di Stato": tra accordi di riammissione, esternalizzazione delle frontiere e chiusura dei porti*, in F. Perocco (a cura di), *Tortura e migrazioni. Torture and Migration*, Edizioni Ca' Foscari, Venezia, 2019.

[8] Come rileva F. Vassallo Paleologo, *Il governo inasprisce il decreto sicurezza bis*, cit., ad essere violato è altresì, nell'«impossibilità di valutare le singole situazioni delle persone a

bordo», il «divieto di espulsioni collettive previsto dall'art. 4 del Protocollo n. 4 alla CEDU e dall'art. 19 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea».

[9] Si ricorda come la magistratura in alcuni casi abbia ipotizzato il sequestro di persona; si veda il caso della nave Diciotti della Guardia costiera italiana (per un primo riferimento, S. Zirulia, F. Cancellaro, *Caso Diciotti: il Tribunale dei ministri qualifica le condotte del ministro Salvini come sequestro di persona aggravato e trasmette al Senato la domanda di autorizzazione a procedere*, in *Diritto Penale Contemporaneo*, 28 gennaio 2019), ma anche la vicenda della nave Open Arms, dove, oltre il procedimento per sequestro di persona, si ipotizza – con l'atto con il quale si pone fine alla vicenda (Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, Decreto di sequestro preventivo di urgenza, 20 agosto 2019, n. 3770/2019 R.G. notizie di reato) – il reato di omissione e rifiuto di atti d'ufficio (art. 328, c. 1, c.p.).

[10] Limitandosi ad una testimonianza: «a bordo della nave Diciotti le condizioni erano terribili. Era impossibile stare al sole ma c'era solo un tendone. L'ombra non bastava per tutti, e quando pioveva ci bagnavamo. C'erano solo due bagni» (testimonianza di B.B., eritreo, 29 anni, in Oxfam Italia, Borderline Sicilia, *Accordo Italia-Libia: scacco ai diritti umani in 4 mosse*, 2019).

[11] Sulle responsabilità dell'Unione europea e degli Stati membri, in termini di commissioni di crimini contro l'umanità, in relazione alle politiche di esternalizzazione e chiusura delle frontiere, cfr. A. Pasquero, *La comunicazione alla Corte penale internazionale sulle responsabilità dei leader europei per crimini contro l'umanità commessi nel Mediterraneo e in Libia, Una lettura critica*, in *Diritto, Immigrazione e Cittadinanza*, n. 1/2020, pp. 50 ss.; Tribunale Permanente dei Popoli, *Sessione sulla violazione dei diritti delle persone migranti e rifugiate* (2017-2019), <http://permanentpeopletribunal.org/45-sessione-sulla-violazione-dei-diritti-delle-persone-migranti-e-rifugiate-2017-2018/>.

[12] L. Pigozzi, medico di Medici senza frontiere, in C. Lania, *Quei 356 fantasmi della Ocean Viking senza un approdo*, in *il manifesto*, 21 agosto 2019.

[13] Procura della Repubblica presso il Tribunale di Agrigento, Decreto di sequestro preventivo di urgenza, 20 agosto 2019, cit.

[14] TAR Lazio, Sezione Prima Ter, Decreto cautelare monocratico, 14 agosto 2019, proc. n. 10780/2019 R.G.

[15] Esempio è il caso relativo al blocco della nave Sea Watch 3 del gennaio 2019 (per una ricostruzione della vicenda e dei soggetti intervenuti, cfr. A. Del Guercio, *Il caso della "Sea-Watch 3" tra obblighi di diritto del mare, diritti umani e tutela dell'infanzia*, in *Diritti umani e diritto internazionale*, 2/2019, pp. 331-362).

[16] Cfr. S. Zirulia, F. Cancellaro, *Divieto di sbarco, perché può essere tortura*, in *il manifesto*, 30 agosto 2019.

[17] In argomento, da ultimo, cfr. C. Ruggiero, *Dalla criminalizzazione alla giustificazione delle attività di ricerca e soccorso in mare. Le tendenze interpretative più recenti alla luce dei casi Vos Thalassa e Rackete*, in *Diritto, Immigrazione e Cittadinanza*, n. 1/2020, pp. 185 ss.

[18] Ordinanza sulla richiesta di convalida di arresto e di applicazione della misura cautelare, 2 luglio 2019 (N. 3169/19 R.G.N.R.; N. 2592/19 R.G.GIP).

[19] Come è noto, Carola Rackete, capitana della Sea Watch 3, è stata indagata per i reati di resistenza o violenza contro nave da guerra (art. 1100 cod. nav.) e resistenza a pubblico ufficiale (art. 337 c.p.), in relazione alle condotte tenute nella notte del 29 giugno 2019 durante l'ingresso nel porto di Lampedusa.

[20] Donde, nel caso di specie, il richiamo all'art. 51 c.p., con esclusione della punibilità in quanto il fatto è stato compiuto nell'adempimento di un dovere imposto da una norma giuridica.

[21] Corte Suprema di Cassazione, III Sez. pen., sent. n. 112, 16 gennaio 2020 (depositata il 20 febbraio 2020), “caso Rackete”.

[22] Corte Suprema di Cassazione, III Sez. pen., sent. n. 112, 16 gennaio 2020, cit., che così prosegue, «ad ulteriore conferma di tale interpretazione è utile richiamare la risoluzione n. 1821 del 21 giugno 2011 del Consiglio d'Europa (L'intercettazione e il salvataggio in mare dei domandanti asilo, dei rifugiati e dei migranti in situazione irregolare), secondo cui «la nozione di “luogo sicuro” non può essere limitata alla sola protezione fisica delle persone ma comprende necessariamente il rispetto dei loro diritti fondamentali» (punto 5.2.) che, pur non essendo fonte diretta del diritto, costituisce un criterio interpretativo imprescindibile del concetto di “luogo sicuro” nel diritto internazionale”.

[23] In relazioni alle direttive ministeriali relative alla chiusura dei porti adottate nel 2019, cfr. Tribunale di Agrigento, Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari, Ordinanza sulla richiesta di convalida di arresto e di applicazione della misura cautelare, 2 luglio 2019, cit.: «in forza della natura sovraordinata delle fonti convenzionali e normative..., nessuna idoneità a comprimere gli obblighi gravanti sul capitano della Sea Watch 3... potevano rivestire le direttive ministeriali in materia di “porti chiusi”...».

[24] Cfr. F. Vassallo Paleologo, *Il governo inasprisce il decreto sicurezza bis*, cit.; F. Pallante, *Divieto illegittimo nella forma e nella sostanza*, in *il manifesto*, 9 aprile 2020.

[25] Osserva G. De Falco: «la convenzione è richiamata dal decreto in modo inaffidente, poiché si afferma che la situazione ipotizzata è opposta, poiché è la comunità costiera che rappresenterebbe un pericolo per la nave, a causa della pandemia. Quindi si è realizzata una vera e propria torsione della norma la cui menzione risulta del tutto inappropriata» (G. Merli, *Gregorio De Falco: «Chiudere i porti significa tornare allo stato di natura»*, in *il manifesto*, 11 aprile 2020).

[26] Decreto del Capo Dipartimento della Protezione Civile, n. 1287 del 12 aprile 2020. Nomina del soggetto attuatore per le attività emergenziali connesse all'assistenza e alla sorveglianza sanitaria dei migranti soccorsi in mare ovvero giunti sul territorio nazionale a

seguito di sbarchi autonomi nell'ambito dell'emergenza relativa al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.